

Positionspapier des Deutschen Segler-Verbandes zum Thema Offshore Windparks (OWP)

Die Errichtung von riesigen Windkraftanlagen auf See, sei es in der AWZ oder innerhalb der 12-Seemeilen-Zone, darf nicht dazu führen, dass riesige, bisher frei befahrbare Wasserflächen per se für die Sportschifffahrt (< 24 Meter) gesperrt werden.

Ein für die Großschifffahrt möglicherweise bestehendes Gefahren- und Risikopotenzial kann nicht auf die Kleinschifffahrt übertragen werden. Für die Windanlagen selbst dürfte auf Grund deren Konzipierung von einem Sportboot keine Gefährdung ausgehen. Dies wurde uns auch von verschiedenen Antragstellern bestätigt.

Der Deutsche Segler-Verband geht weiter davon aus, dass ein Schiffsführer eines Sportbootes grundsätzlich in der Lage ist, zwischen Hindernissen durchzufahren, die mindestens 500 Meter voneinander entfernt sind. Dies ist bei Brückendurchfahrten oder Passieren von Fahrwassermarkierungen tausendfache tägliche Praxis. Auch das Gutachten der Firma Marin zum Eignungsgebiet „Kriegers Flak“ hält einen Abstand von 800 bis 1000 m zwischen zwei WEA für ausreichend, um Rettungsdiensten Handlungsspielraum zu geben (Pkt. 8.5). In Anbetracht der Tatsache, dass es sich hierbei meist um schwierige Einsätze bei schlechten Wetterverhältnissen unter hohem menschlichen und technischen Aufwand handelt, bedeutet das Befahren der WEA für die Sportschifffahrt keine wirkliche nautische Herausforderung. Bei unsichtigen Wetterlagen dürfte die Beachtung der allgemeinen Verhaltensregeln der SeeSchStrO sowie der KVR, die im Einzelfall auch ein Nichtbefahren des Gebiets gebieten können, ausreichend sein, ohne dass ein generelles Befahrensverbot verhängt werden muss. Ein generelles Befahrensverbot für alle Offshore-Windparks dürfte daher aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich und daher unverhältnismäßig sein.

Auch die mögliche Einrichtung einer Sicherheitszone um einen Windpark schließt die Befahrbarkeit dieser Gebiete für die Sportschifffahrt nicht zwingend aus.

Als Rechtsgrundlagen für Sicherheitszonen kommen Art. 60 Seerechtsübereinkommen (SRÜ), § 7 VO zu den KVR und § 7 SeeAnIV in Betracht.

Zunächst ist festzustellen, dass keine der genannten Vorschriften die Errichtung von Sicherheitszonen um Seeanlagen zwingend vorschreibt.

§ 7 SeeAnIV ist lediglich eine Ermächtigungsvorschrift für die Genehmigungsbehörde, hier das BSH, im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens auch Sicherheitszonen um Anlagen in der AWZ einzurichten, „sofern dies zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt oder der Anlage notwendig ist.“

Das eine solche Notwendigkeit in Bezug auf die Sportschifffahrt (Schiffe < 24 Meter Länge) nicht besteht, haben wir oben und in unseren bisherigen Stellungnahmen zu anderen geplanten Objekten – bisher unwidersprochen – dargelegt.

Über die Rechtsfolgen der Einrichtung einer Sicherheitszone besagt weder § 7 noch eine andere Vorschrift der SeeAnIV etwas. Schon von daher kann diese Norm nicht zur Begründung eines Befahrensverbots für die Sportschifffahrt herangezogen werden.

In § 7 Abs. (2) VO zu den KVR heißt es zwar, dass Sicherheitszonen nicht befahren werden dürfen, von diesem Grundsatz wird aber schon im nächsten Halbsatz eine Ausnahme für Versorgungsfahrzeuge gemacht. Dass diese Ausnahme nicht abschließend ist, wird aus § 8 Abs. (2) VO zu den KVR deutlich.

Dort heißt es: „Die Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden können von den Vorschriften dieser Verordnung im Einzelfall befreien, soweit dies nach den Internationalen Regeln zulässig ist.“

Uns ist keine Internationale Regelungen bekannt, nach der es unzulässig wäre, einer einzelnen Fahrzeuggruppe, hinsichtlich derer nicht einmal eine Notwendigkeit zur Errichtung einer Sicherheitszone besteht, durch die jeweils zuständige Behörde eine Befreiung von dem grundsätzlichen Befahrensverbot zu erteilen.

Sofern man sich schließlich auf Art. 60 SRÜ berufen wollte, so wäre auch dem entgegenzuhalten, dass auch nach dieser internationalen Regelung weder die Einrichtung von Sicherheitszonen um Anlagen an sich noch ein absolutes Befahrensverbot ohne Ausnahmen zwingend ist.

In Abs. (4) heißt es: „Der Küstenstaat kann, wo es notwendig ist, um diese künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerke angemessene Sicherheitszonen einrichten, in denen er geeignete Maßnahmen ergreifen kann, um die Sicherheit der Schifffahrt sowie der künstlichen Inseln, Anlagen und Bauwerke zu gewährleisten.“

Hiernach bleibt festzustellen, dass keine der in Betracht kommenden Vorschriften zwingend die Einrichtung einer Sicherheitszone um einen Windpark oder dessen Einzelanlagen vorschreibt und auch nach diesen Regelungen den jeweils zuständigen Deutschen Behörden ein Ermessensspielraum zur Erteilung von Ausnahmeregelungen für einzelne Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen innerhalb von Sicherheitszonen bleibt.

Auch die Ausführungen des Germanischen Lloyd (GL) in seiner Risikoanalyse zum Windpark Borkum West bestätigt unsere Auffassung, dass weder für den Windpark bzw. die einzelnen Windräder eine Gefahr von der Sportschifffahrt ausgeht noch andersherum eine Gefahr für die Sportschifffahrt von den Windparks.

Auf Seite 25 der Risikoanalyse des GL heißt es dazu:

„Da es sich bei diesen Fahrzeugen (Sportbooten) in der Regel um kleinere Fahrzeuge mit ortskundigen Schiffsführern handelt, wird im Rahmen dieser Risikostudie davon ausgegangen, dass ein Kollisionsunfall dieser Fahrzeuge sehr selten sein wird. Größere Sachschäden, Personenopfer und Umweltschäden sind nicht zu erwarten.“

Dieses Ergebnis wird zudem unterstützt durch das o.g. Gutachten der Firma Marin . Unter Pkt. 6.2.1 heißt es, dass

„Kollisionen von Fischereifahrzeugen mit WEA weder zu nennenswerten Schäden an den Schiffen/Booten noch an den WEA führen, da die kinetische Energie der Fahrzeuge sehr gering ist.“

Aus der Risikoanalyse des GL zum Windpark Butendiek ergibt sich ein weiterer Gesichtspunkt, der für die Befahrbarkeit des Gebietes für die Sportschiffahrt spricht. Auf Seite 33/108 heißt es dort:

„Allerdings können auch kleinere Fahrzeuge größere Schiffe zu Ausweichmanövern zwingen und somit das Kollisionsrisiko erhöhen.“

Der Effekt eines generellen Befahrensverbotes für Windparks wäre eine Konzentrationswirkung des gesamten Verkehrs auf die übrig bleibende Fläche. Angesichts der Vielzahl und Größe aller beantragten Windparks sowie der auf Grund anderweitiger Nutzungen bereits gesperrten oder eingeschränkt nutzbaren Gebiete in Nord- und Ostsee (VTG'e, Naturschutzgebiete, militärische Sperrgebiete usw.) ist diese übrig bleibende Fläche nicht allzu groß. Die Sportschiffahrt würde zunehmend in die Fahrtrouten der gewerblichen Schifffahrt gedrängt werden. Vor dem Hintergrund der o.g. Feststellung des GL bedeutet ein generelles Befahrensverbot der Windkraftanlagengebiete auch für die Sportschiffahrt daher nicht nur eine erhöhte Gefährdung der Sicherheit dieser Boote und ihrer Besatzungen, sondern stellt zudem eine Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt dar.

Wenn eine Gefahren- und Risikoanalyse im Einzelfall auf Grund besonderer Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass aus Sicherheitsgründen auch ein Befahrensverbot für die Sportschiffahrt erforderlich sein sollte, müssten die Anlagen dergestalt konzipiert sein, dass ausreichend breite Durchfahrtsschneisen entsprechend der Hauptverkehrsrichtung vorgesehen werden. Als erforderlich sehen wir dabei wegen der Konzentrationswirkung eine Breite von mindestens 2 Seemeilen befahrbarer Fläche an.

Der DSV spricht sich daher grundsätzlich für eine Befahrbarkeit des Windkraftgebietes für die Sportschiffahrt (< 24 Meter) aus und bittet, §7 Abs. 2 i. V. mit Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See entsprechend zu berücksichtigen.

Hamburg, April 2019
2/MS